

## 1. PLATZ



### Eine grüne Containerhalbinsel

Ein CO<sub>2</sub>-neutrales Container-Terminal eingebettet in einem tidebestimmten Wassererlebnispark – schon diese kurze Zusammenfassung zeigt das Potenzial des Siegerkonzepts von Royal Haskoning. Trotz der Beschränkung der Terminalfläche auf 100 ha erreicht auch dieses Konzept eine Umschlagkapazität von 3,5 Mio. TEU. Vorgesehen ist ein vollautomatisches, Lkw-freies Terminal mit umweltfreundlichen Technologien.

Die Container selbst werden ausschließlich per Schiene oder Feederschiff verteilt. Ein zusätzliches Inland-Terminal hilft dabei, indem hier Container aufbewahrt werden. Für Energie sorgen Gezeitenstromturbinen, Windkraftanlagen und Solar Kollektoren.

Die verbleibenden 25 ha Fläche werden als Grün- und Wasserflächen angelegt. Ein besonderes Highlight ist dabei das Lärm-schutzkonzept: eine 20 m hohe Wasserwand an der Ostseite,

## 2. PLATZ

### Vollautomatisiert ins Hinterland

Auch im Zentrum des mit dem zweiten Platz ausgezeichneten Konzepts steht ein Container-Terminal. Ausgearbeitet wurde die Idee von ECT Delta Terminals. Besondere Aufmerksamkeit widmet dieses Konzept der Binnenschiff-Fahrt und dem Bahnverkehr. Die zweite Kaianlage an der Nordseite des Terminals wurde als Anlaufstelle für Binnenschiffe eingerichtet. In unmittelbarer Nähe zur wasserseitigen Anschluss-Stelle soll eine bahnseitige Verladestelle positioniert werden. Ein Highlight der Idee ist eine Lok-Traverse, dank der das Bahnterminal weniger Fläche benötigt. Auf schadstoffreiche Straddle-Carrier wird bewusst verzichtet.

Über jeden der 35 Lagerblöcke fahren zwei vollautomatische Kranbrücken und am 1620 m langen Hauptkai werden 15 Containerbrücken installiert. Wide Span Gantry Cranes (WSGC) fertigen am Nebenkai Feeder- und Binnenschiffe ab. Jährlich sollen 3,5 Mio. TEU umgeschlagen werden. Auch Nachhaltigkeit spielt für das Layout eine hervorgehobene Rolle. So sind etwa elf Prozent des Terminals Grünfläche. Zudem verursachen elektrische Geräte weniger Lärm, brauchen kaum beleuchtetes Ge-

lände und arbeiten abgasfrei. Auch Alternativen zu den AGV werden derzeit geprüft. Hierbei handelt es sich um so genannte ECO-Shuttles bzw. vollelektronische Förderbänder. Ein weiteres Element des Konzeptes ist ein Lager im unmittelbaren Hamburger Hinterland, zu und von dem kontinuierlich Binnenschiffe verkehren. Insgesamt wird bei diesem Konzept auf Flächen-effizienz gesetzt.

